RAJYA SABHA

Tuesday, the 7th May, 2002/17 *Vaisakha,* 1924 *(Saka)*

The House met at eleven of the clock,

MR. CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Cut in CNG supply to industrial units

*581. SHRI RAJEEV SHUKLA: Will the Minister of PETROLEUM .ND NATURAL GAS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Compressed Natural Gas supply to many ıdustrial houses has been cut to meet its increased demand in Delhi;

(b) if so, the loss of production of industrial units with depleted CNG .pply;

(c) by when the Indraprastha Gas Ltd. (I.G.L.) will be able to meet the full :quirement of Delhi; and

(d) the steps taken to increase the supply of Compressed Natural Gas to ıdustrial units?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (SHRI RAM NAIK): (a) to (d) A Statement is laid on theTable of the House.

Statement

(a) to (d) To meet the current Compressed Natural Gas (CNG) requirement ıf public transport in Delhi 50 per cent of the fall back allocation to M/s Maruti Udyog Limited (MUL), which was meant for captive power generation, was reduced. Since dual fuel facilities are available with M/s MUL for captive ıower generation, the question of loss of production does not arise. To bridge he gap between the demand and supply of natural gas, steps such as import of iquefied natural gas and speeding up of indigenous exploration/exploitation ıf domestic hydrocarbon resources have been initiated. Indraprastha Gas Limited plans to meet the requirement of Delhi during the year 2003-04.

श्री राजीव शुक्ल: मान्यवर सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं, जैसा इन्होंने कहा कि डिमांड और सप्लाई की पूर्ति के लिए प्रयास किए जा रहे हैं तो यह जो दिल्ली में सी॰एन॰जी॰ आपूर्ति में डिमांड और सप्लाई का गैप है, वह कब तक पूरा हो जाएगा? इसी के साथ ही साथ दिल्ली में इंडस्ट्रियल यूनिट के लिए और ट्रांसपोर्ट सिस्टम के लिए हमारी जरूरत कितनी है? यह भी मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा।

श्री राम नाईक: सभापति जी, दिल्ली को जितना सी॰ एन॰ जी॰ चाहिए, उतना मिलने की दृष्टि से हमने पेट्रोनेट एल॰ एन॰ जी॰ की स्थापना की है और उन्होंने कतार के साथ 25 साल तक एल॰ एन॰ जी॰ सप्लाई करने का कांट्रेक्ट किया है और दहिज, गुजरात में वह एल॰ एन॰ जी॰ टर्मिनल बनना शुरू हुआ है, जिसमें लगभग 30 परसेंट काम पूरा हो चुका है। उम्मीद है, यह काम दिसंबर, 2003 तक पूरा हो जाएगा और उसके बाद जितनी हमारी आवश्यकता है उतना गैस हमको मिल सकता है। अपेक्षा यह है और हम यह कह सकते हैं कि जनवरी, 2004 में, अभी की जो स्थिति है वैसी है, लेकिन जो काम चल रहा है वह टाइम शेडयुल से चल रहा है, इसलिए जनवरी, 2004 तक यह दिल्ली की आवश्यकता पूरी हो पाएगी। यह जो अभी का सवाल है, उस सवाल के तहत मैं इतना कह सकता हूं कि मान्यवर सुप्रीम कोर्ट ने जो आर्डर दिया है, उसमें यह कहा गया है कि इसके आगे ट्रांसपोर्ट फ्यूल को प्रायोरिटी देना चाहिए और ट्रांसपोर्टफयूल की सारी आवश्यकता पूर्ण होने के बाद फिर पब्लिक सेक्टर को, फिर उद्योग को, फिर फर्टिलाइजर को देना चाहिए। इसके तहत दिल्ली के आसपास की लगभग 24 इंडस्ट्रीज की आने वाले कुछ दिनों में गैस की सप्लाई बंद करनी पड़ेगी, सुप्रीम कोर्ट के ऑर्डर के तहत। इनमें लगभग 16 हजार कर्मचारी काम करते है। मैंने सोचा कि यह स्थिति भी मैं इसी के साथ माननीय सदन को बता दूं।

श्री राजीव शुक्ल: मान्यवर, मंत्री जी ने बताया कि वर्ष 2004 तक गैस की पूरी सप्लाई हो पाएगी, इसका मतलब तकरीबन डेढ़ साल का वक्त लगेगा। आज इस तरह की उपभोक्ताओं की हालत है कि जहां फिलिंग स्टेशन हैं वहां पर पांच-पांच घंटे की लंबी लाइन होती है, इसके अलावा किराए भी बढ. गए हैं, जिसके लिए दिल्ली सरकार और केन्द्र सरकार एक दूसरे को ब्लेम कर रही हैं, लेकिन इससे यात्रा करने वाले आम नागरिक को कितनी परेशानी हो रही है, पूछिए मत। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि इनडिजनेस गैस की आपूर्ति में कब तक सही सुधार होगा क्योंकि आप खुद कहते हैं कि फिलिंग की कमी है और इसकी वजह से हम सफर कर रहे हैं। जबकि गैस हमारे पास पर्याप्त मात्रा में है। इसके अलावा मैं यह भी जानना चाहूंगा कि आयात की क्या स्थिति है?

श्री राम नाईक: सभापति जी, आयात की जो स्थिति है, वह तो मैंने पहले प्रश्न के उत्तर में ही बता दिया है। अब जो सवाल माननीय सदस्य ने पूछा कि हमारे यहां पर गैस लाने की जो क्षमता है, उस गैस लाने की क्षमता के साथ-साथ उसको डिस्ट्रिब्यूट करने की क्या स्थिति है। मान्यवर, सुप्रीम कोर्ट ने यह कहा था कि 78 सी॰ एंन॰ जी॰ स्टेशन होना चाहिए, लेकिन वह अपर्याप्त हैं, यह उनको भी लग रहा था और हमको भी लग रहा था, तो इस समय 98 सी॰ एन॰ जी॰ स्टेशन हमने

स्थापित किए हैं। इसमें अधिक प्रेशर के साथ सी॰ एन॰ जी॰ वाहनों में भरा जाए, इसके लिए 23 किलोमीटर लंबी पाइप-लाइन बनना जरूरी है। इसके लिए 'नो ओब्जेक्शन' सर्टिफिकेट नहीं मिल रहा था, अभी गत सप्ताह में ही वह सर्टिफिकेट मिला है। अब हम एल॰ एन॰ जी॰ पाइप-लाइन का काम हाथ में लेंगे। सुप्रीम कोर्ट के आर्डर के तहत क्या-क्या हम कर सकते हैं, क्या-क्या हमको करना चाहिए, इसके लिए हमने दो कमेटियां बनाई हैं। एक कमेटी दिल्ली के उपराज्यपाल की अध्यक्षता में बनी है, जो सरकार को इस काम में मदद करेगी, इन्द्रप्रस्थ गैस की टैक्नीकल ओब्जेक्शन और कठिनाइयां दूर करेगी और दूसरी कमेटी जो हमने बनाई है वह पेट्रोलियम सेक्रेटरी की अध्यक्षता में है। जो रूटीन बातें हैं तथा जो प्रोग्राम बनाया है, उस काम को वह देखेगी। इन्द्रप्रस्थ गैस में सारा इन्फ्रास्ट्रक्चर सुधारने के लिए काम करेंगे। अभी इनकी पूंजी इसमें लगभग 250 करोड़ की है और 242 करोड़ एडीशनल पूंजी लगा करके यह इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार करेंगे तथा इसके लिए जो आवश्यक ऑर्डर्ज़ वगैरह हैं, वे देने का काम शुरू हुआ है। मैं आशा करता हूं कि इसमें सुधार आएगा। लेकिन इसी गति से यदि वाहन आते रहे तो लंबी-लंबी कतारें दिल्ली की हकीकत रहेंगी और इसमें से क्या रास्ता निकालना है वह दिल्ली सरकार के साथ बातचीत करके निकालने की हम कोशिश करेंगे।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, one question arises out of it. Just now the hon. Minister referred to the Supreme Court directive. With due respect to the highest court, so far as the CNG is concerned, if the Supreme Court decides that the first priority would be transport, then it would be industry and then prioritisation of industry, fertilizer and so on, I am afraid the Executive has also a role in it. So far as the feedstock policy of the nation as a whole is concerned, as a Government, as a Parliament, we are going to decide the feedstock policy for the nation as a whole, not for Delhi alone. For example, in the region to which I belong and to which Shri Yashwant Sinha also belongs, in the whole of the Eastern Region, there is no generation of gas and there is no facility for importing gas. Does it mean that today the priority to the transport of Delhi would supersede the priority to gasless States like West Bengal, Jharkhand, Bihar, Orissa, etc.? Sir, without casting any aspersions on the Supreme Court directive, I would say the Executive must come with a feedstock policy *vis-a-vis* gas, oil and coal. Some experts say that in certain cases of oil and hydrocarbons the primary process like fertilizer should get the priority. Power generation means power from the heat of the CNG. So far as hydrocarbons are concerned, the primary process is fertilizer or chemicals. This is an issue where the Executive has to play a role. I would request the Minister to take it up with the Planning Commission, with all the concerned Ministers, with the Power Minister, with the Fertilizer Minister, etc. A specific feedstock policy, a national feedstock policy would be decided by this Parliament where prioritisation *vis-a-*

vis transport, industry, power should be decided. I think that will be the best way. There cannot be any decision on feedstock in isolation for Delhi. I would like to know whether the Government is taking up this issue immediately in view of the Supreme Court directive *vis-a-vis* the national feedstock scenario, not looking at it from the point of view of Delhi only.

SHRI RAM NAIK: The issue is under the consideration of the Supreme Court and we have also to file an Affidavit on 9th May in view of their orders. I am just placing the facts. I am not commenting on any views and I am not expressing any views. Till any other thing is decided, the order of the Supreme Court stands. The hon. Member suggested that we should have an overall policy. It is under the active consideration of the Government. We will soon be deciding about it. This is being debated and discussed within the Government also. One meeting has already been held and I think the House is also unanimous on this issue. If the House is unanimous, it will strengthen our role in taking a decision.

SHRI MURLI DEORA: I would like to know from the hon. Minister; what is the total quantity of CNG available at the distribution point? What percentage of that quantity is distributed in or available for Delhi? The Minister should know about his own Constituency. I think he has forgotten about North Bombay and South Bombay. Thousands of taxis, auto-rickshaws in Bombay are not getting CNG supply. Not even 10 per cent of the distribution centres, which are available in Delhi, are available in Mumbai. Will the Minister think of having some comprehensive policy taking care of the other cities as well. I am not saying that he should not look after Delhi. There is a marked improvement in the pollution level in Delhi, which is good. But what about the other cities? The other cities, especially, the suburban cities of Mumbai, which the hon. Minister knows very well, are suffering in view of this. Does he have any plan now or will it be announced only at the time of next elections?

SHRI RAM NAIK: Sir, I am happy to have a supplementary from Shri Murli Deora; earlier, he used to represent South Mumbai. Now, about the statistics as to how much gas is available in Mumbai and how much gas is available in Delhi, I don't have the figures here because the major question pertains to the supply of gas to industrial units in Delhi. But I will pass on all the information to him so that he can study them and since his Government is there in Maharashtra, both the Governments can sit together and try and resolve the issue. From our side, we are doing our best to ensure that whatever CNG is available, it is distributed. But if the CNG is not available, from where can we

distribute it? We are trying to improve the production even in the Mumbai High, Wasimfield and Khambar.

SHRI PREM CHAND GUPTA: Sir, CNG is an improved input in power generation. It is correct to say that the power plants today have dual fuel facility. But it is not so easy that if CNG is not available, then we can switch over to Naphtha or diesel or petrol or some other fuel. It takes time and it is an expensive process to switch over from one fuel to another fuel. The basic question is that diversion of CNG for public transport system was a recent development because of the Supreme Court order. Now, with the successful conversion of public transport system into CNG in Delhi, sooner or later, the Supreme Court or any High Court would be ordering the use of CNG in the other metropolitan cities also. So, the Government should have prepared a comprehensive policy so that the CNG were made available to transports, to the industry, on a timely basis. What is the policy? Have you done some homework on this?

SHRI RAM NAIK: Sir, we have already started doing the planning for other cities which are also polluted. But planning will remain only on paper till we get the CNG. So, the first attempt is to have the CNG and let me say that it is the view of the Government that the CNG is not the only clean fuel. There are other fuels also which are clean and being used world over. So, our effort has been to reduce pollution and, on that basis, the Gas Authority of India has had several MoUs with the Governments of Maharashtra and West Bengal as to how we can use the gas in their States. We have to calculate the demand. For that purpose, with seven States, we have already had the Memorandum of Understandings. They are supporting our requirement and, as soon as they are approved, we will try to plan it. But our basic thrust now is to have more production of gas within India and also to import more and more gas. That is the way we are trying to handle this issue.

प्रो॰ रामगोपाल यादव: श्रीमन्, मेरे प्रश्न के दो हिस्से हैं एक तो जो सिस्टम दिल्ली में तैयार हो रहा है और आगे भी जहां होगा, अगर वह सिस्टम कभी फेल होता है—आप जो पाइप लाइन तैयार करने जा रहे हैं, हालांकि ऐसा नहीं है कि आप अफीडेविट देकर कह दें कि इतने दिनों में हो जाएगा, वह कर नहीं सकते हैं, वह कोई नहीं कर सकता है। सुप्रीम कोर्ट को सारी पावर आप दे दें वे भी नहीं कर सकते हैं। It is impossible. लेकिन अगर मान लीजिए आपका सिस्टम फेल होता है तो आल्टरनेटिव व्यवस्था आपके पास क्या है? क्या दुनिया में कहीं भी ऐसा है कि सिर्फ एक फ्यूल पर आधारित कोई सिस्टम हो? दूसरे, ऐसा लगता है कि संभवत: सुप्रीम कोर्ट के दिमाग में यह है कि अगर केवल सी॰ एन॰ जी॰ यूज्ड बसें या व्हीकल्स होंगे तो पाल्यूशन खत्म हो जाएगा। क्या यह सच

नहीं है कि स्टडीज़ जो हुई हैं, उन्होंने यह रिवील किया है कि सीएनजी से जो पाल्यूशन होता है, जो ऐमिशन्सहोते हैं, कुछ मायनों में वे नार्मल ऐमिशन्स से ज्यादा डेंजरस होते हैं, जो आरएसपीएम वगैरह होते हैं, जो दूसरे पार्टिकल्स होते हैं, जो बहुत माइन्यूट पार्टिकल्स होते हैं, ये सीधे सांस के जरिए जाकर फेफड़ों में कैंसर पैदा कर सकते हैं, दमे का रोग पैदा कर सकते हैं ? CNG may be more dangerous than the normal diesel. मैं जानना चाहता हूं कि आपके वकीलस्त्रें ने क्या कभी इस पक्ष को सुप्रीम कोर्ट में रखा है और क्या इस तरह की स्टडी की आपको जानकारी है?

श्री राम नाईक : सभापति जी, इन दोनों प्रश्नों के बारे में मैं केवल तथ्य कहूंगा क्योंकि मुझे वहां की स्थिति को ध्यान में रखते हुए सदस्यों को जानकारी देनी है। यह बात ठीक है कि एक ही सिस्टम पर या केवल पाइपलाइन पर दिल्ली का सारा ट्रांसपोर्ट यदि निर्भर रहे और किसी कारण से यदि उसमें कोई रुकावट आए—लड़ाई होती है, ब्रस्टिंग होती है, तो बड़ी मुश्किल पैदा हो जाएगी। यह बात हमने माननीय सुप्रीम कोर्ट के सामने रखी है और इस पर विचार करके उन्होंने यह कहा कि चूंकि अब तक कोई ब्रस्ट नहीं हुआ, इसलिए यह कोई तर्क नहीं है। दूसरी बात कि क्या सीएनजी से और ज्यादा खतरनाक पाल्यूशन होता है, तो इस बारे मैं कहना चाहता हूं कि हमने अभीआटो फ्यूल पालिसी के तहत डा. माशेलकर, जो अपने आप में एक शास्त्रज्ञ हैं, विज्ञान के बहुत बड़े जानकार हैं, उनकी अध्यक्षता में हमने एक कमेटी बनाई थी। उस कमेटी की रिपोर्ट आई, उसे मंत्री-परिषद ने मंजूर किया है और उसे भी हमने सुप्रीम कोर्ट को दे दिया है। अब आगे देखेंगे कि आपके जो सुझाव आए हैं, उनके आधार पर हम कैसे आगे बढ़ सकते हैं।

श्री एस॰ एस॰ अहलुवालिया : सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि सीएनजी पर आधारित आटोमोबाइल या इंडस्ट्री विदेशों में ओब्सलीट होती जा रही है और आप अभी उसको ऐडॉप्ट करने जा रहे हैं। अब एक नया फ्यूल आ रहा है—एलएनजी। आप आज तो इन्फ्रास्ट्रक्चर सीएनजी पर बेस करके बनाएंगे, कल जब यह ओब्सलीट हो जाएगा और एलएनजी आ जाएगा, आपको फिर से नया शुरु करना पड़ेगा और फिर कोई कोर्ट का आर्डर आ जाएगा, पर्यावरण विभाग का कोई आर्डर आऐगा कि आप अपने इंजन में यह बदलें, यह तब्दीली करें, यह हटाएं। तो मैं जानना चाहता हूं कि आटोमोबाइल डिज़ाइन में, इंडस्ट्रियल डिज़ाइन में या पावर जेनरेशन डिज़ाइन में तब्दीली लाने के लिए पेट्रोलियम विभाग का रिसर्च एंड डेवलपमेंट विभाग कोई कार्रवाई कर रहा है या ऐसा कोई सुझाव उद्योग मंत्रालय या पर्यावरण मंत्रालय को दिया है या नहीं और क्या इस पर आप गौर फ़रमाएंगे?

श्रीराम नाईक : सभापति जी, सरकार की यह राय है कि जो वाहन का उपयोग करने वाले लोग हैं, उनको फ्यूल के उपयोग की स्वतंत्रता रहनी चाहिए। सरकार को ऐमिशन्स स्टैंडर्ड को देखना चाहिए, ऐसी सरकार की राय है। जहां तक सीएनजी का सवाल है, सीएनजी भी इफेक्टिव है, लेकिन

दुनिया में कहीं भी 5 प्रतिशत से ज्यादा सीएनजी का उपयोग नहीं होता है। हमारे यहां सुप्रीम कोर्ट के एक आर्डर के कारण बसें आदि सभी वाहन सीएनजी पर चलें, इस प्रकार की बात बन रही है। जहां तक सीएनजी के ओब्सलीट होने की बात है, सीएनजी का उपयोग ओब्सलीट तो नहीं है लेकिन वह कितनी सेफ है, इसके बारे में दो रायें हैं और दिल्ली में भी इसके उपयोग का जो अनुभव हम साल-दो साल से महसूस कर रहे हैं, उसमें कभी-कभी कुछ ऐक्सिडेंट हो रहे हैं, उससे इसकी सेफ्टी पर कभी-कभी एक सवाल आ जाता है। The difference between CNG and LNG is this. CNG is compressed natural gas while LNG is liquified natural gas. अब कतार से जब गैस आएगी तो वहां तो सीएनजी रहेगी और जब उस गैस को लिक्विफाई किया जाएगा, तब वह एलएनजी बनेगी, फिर यहां दहेज में आएगी तो एलएनजी रिगैसिफिकेशन करके सीएनजी बनेगी। इसलिए एलएनजी में काम की दृष्टि से कोई महत्वपूर्ण अंतर नहीं है।

श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन'': सभापति महोदय, जैसा कि अभी माननीय मंत्रीजी ने स्वीकार किया है कि पूरे विश्व में कहीं भी पांच प्रतिशत से ज्यादा सीएनजी का उपयोग पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम में नहीं है। प्रो॰ रामगोपाल जी के प्रश्न के उत्तर में उन्होंने यह भी स्वीकार किया है कि विश्व में कहीं भी सिंगल पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम में सीएनजी का उपयोग नहीं है तो यह भी खतरा हमारे लिए है। इस परिस्थिति में पूरे ट्रांसपोर्ट सिस्टम को सीएनजी पर चलाने के परिणामस्वरूप हमारी जी गैस बेस्ड इंडस्ट्री है, उसका उत्पादन प्रभावित हो रहा है मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने इसको एसेस किया है किपब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम में आप जितनी गैस यूज़ करेंगे, उससे इंडस्ट्रियल प्रोडक्शन कितना प्रभावित होगा ?

श्री राम नाईक : सभापति जी, हकीकत यह है कि ये सारी बातें हमने माननीय सर्वोच्च न्यायालय के सामने रखी हैं और जब तक दूसरा कोई निर्णय नहीं होता है तब तक उनके आदेश के अनुसार ही सरकार को काम करना पड़ेग। मैं मजबूरी समझता हूं और मैं इस मजबूरी को अनुभव भी कर रहा हूं, लेकिन इस देश में कानून का राज है। हमें सुप्रीम कोर्ट का निर्णय मानना चाहिए। जब तक कोई दूसरा कानून नहीं बनता है, इसी भूमिका में काम चल रहा है।

प्रो. रामगोपाल यादव : कानून संसद ही बनाती है। आप संसद में विधेयक लाइये और सुप्रीम कोर्ट के कानून को रद्द कीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन'': क्या कानून बनाकर सुप्रीम कोर्ट के सामने यह बात रखना चाहते हैं ? ...(व्यवधान)... इससे कितना इंडस्ट्रियल प्रोडक्शन इफेक्टिव होगा ?

श्री राम नाईक : सभापति जी, इसका परिणाम तो होने वाला है। एक बात मैं कहता हूं जो कि मुख्य प्रश्न से संबंधित है। दिल्ली के बाहर मारुति उद्योग लिमिटेड है। मारुति उद्योग लिमिटेड को

फॉल बैक बेसिस पर कुछ गैस दी थी। फॉल बैक का मतलब यह है कि जब सरकार को लगे तो वह दूसरे काम के लिए गैस दे सकती हैं जैसे कि हम यहां इंद्रप्रस्थ गैस लिमिटेड को देते हैं। हमने मारुति उद्योग लिमिटेड को गैस उनके स्वयं के उपयोग के लिए दी थी, लेकिन उन्होंने उससे ज्यादा बिजली बनाकर लगभग 106 करोड़ रुपये की बिजली हरियाणा सरकार को बेच दी, जबकि हमने उनको यह कैप्टिव यूज के लिए दी थी। अभी यह जो 25 उद्योग मैंने बताये, वे दूसरे ढंग के फ्यूल का उपयोग कर सकते हैं, लेकिन वह उनको महंगा पड़ेगा और इसका उनके व्यवसाय पर असर होने वाला है मैंने संख्या इसलिए बताई कि लगभग 15-16 हजार कर्मचारी वहां पर काम कर रहे हैं और इसका असर तो होगा ही। हम इसमें रास्ता निकालने का प्रयास कर रहे हैं।

श्री लालू प्रसाद : सर, यह स्पष्ट हो जाना चाहिए और स्पष्ट उत्तर हम लोग माननीय मंत्री जी से जानना चाहते हैं कि क्या सरकार माननीय सुप्रीम कोर्ट के निर्णय को लागू करने की स्थिति में है या नहीं है ? महोदय, जब हम दिल्लीमें आते हैं तो कभी ट्रांसपोर्टर्स की हड़ताल होती है और कभी किसी और की हड़ताल होती है। दिल्ली सरकार ने 17 प्रतिशत भाड़ा बढ़ाया है और बीजेपी ने एलान किया है कि वह आंदोलन करेगी। जो किराया दिल्ली सरकार ने बढ़ाया है, उससे ट्रांसपोर्टर्स खुश नहीं हैं, वे भी आंदोलन करने की तैयारी में हैं। दिल्ली में पाल्युशन कम करने के लिए सुप्रीम कोर्ट के द्वारा दिए गए आदेश से लगभग 40-50 हजार मजदूर बेरोजगार हो गये हैं। सरकार को साफ-साफ यह जवाब देना चाहिए कि क्या आप सुप्रीम कोर्ट के आदेश का पालन करके ट्रांसपोर्ट की समस्या या पाल्युशन की समस्या है, क्या आप इसको दूर करने की स्थिति में हैं ? अगर नहीं हैं, तो आगे आप क्या इरादा रखते हैं ?

श्री राम नाईक : सभापति जी, दुबारा मुझे यह कहना पड़ेगा कि जब तक हम कोई परिवर्तन नहीं करते हैं, दूसरा कानून नहीं बनाते हैं, तब तक वही आर्डर रहेगा। ...(**व्यवधान**)... इसके साथ ही साथ किराया बढ़ाने की बात माननीय सदस्य ने कही है। सर, हमने सीएनजी की थोड़ी कीमत बढ़ाई है। उसके बाद भी आज सीएनजी डीजल और पेट्रोल से सस्ती है। लेकिन हम देख रहे हैं कि दिल्ली सरकार ने आटो रिक्शा का एक किलोमीटर के लिए जो ढाई रुपये किराया था, वह अचानक बढ़ाकर पांच रुपये कर दिया है। डीजल और पेट्रोल से सीएनजी ईंधन सस्ता है, इसलिए भाड़े के दाम बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि उनको सस्ते में डीजल या पैट्रोल के बदले में सी.एन.जी. मिल रहा है और इसलिए दाम बढ़ाने की बात एक दूसरी जगह है। लेकिन हम जितनी कोशिश कर सकते हैं, उतनी कोशिश हम करेंगे और इस कोशिश में हमारा यह प्रयास रहेगा कि दिल्ली की जनता की तकलीफ कम हो इस प्रकार का प्रयास हम दिल्ली सरकार के साथ बातचीत करके करते रहेंगे।

WELCOME TO PARLIAMENTARY DELEGATION FROM MONGOLIA

MR.CHAIRMAN: Hon. Members, I have an announcement to make. We have with us, seated in the Special Box, members of a parliamentary delegation from Mongolia currently on a visit to our country under the distinguished leadership of His Excellency Mr. J. Byambadorj, Deputy Chairman of the State Great Hural and Leader of the Majority Group in the Parliament of Mongolia.

On behalf of the Members, and on my own behalf, I take pleasure in extending a hearty welcome to the Leader and other members of the delegation and wish our distinguished guests an enjoyable and fruitful stay in our country. We hope that during their stay here they would be able to see and learn more about our parliamentary system, our country and our people, and that their visit to this country will further strengthen the friendly bonds that exist between India and Mongolia. Through them, we convey our greetings and best wishes to the Parliament and the friendly people of Mongolia.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS (Contd.)

श्री मोती लाल वोरा : माननीय सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि सी.एन.जी. गैस के उपयोग के बाद दिल्ली में प्रदूषण में कितने प्रतिशत की कमी आई है ? पहले जो प्रदूषण था उसमें कितने प्रतिशत में कमी आई और उसके साथ-साथ में आज जो दिल्ली में सी. एन.जी. गैस की मांग है, उस बढ़ती हुई मांग की पूर्ति के लिए आपने यह कहा कि सन् 2002-2004 तक हम इसकी पूर्ति कर सकेंगे। माननीय सभापति जी, अगर आप इसके यथार्थ के धरातल पर उतर कर देखें तो सी.एन.जी. गैस के कारण लोगों की कितनी तकलीफें प्रतिदिन बढ़ गई हैं। भारत सरकार बारबार यह कह रही है कि हम इसके लिए समुचित व्यवस्था कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्रीजी से केवल यह जानना चाहता हूं कि सन् 2003-2004 दो साल के बाद आएगा, लेकिन वर्तमान में लोगों की जो आज कठिनाइयां हैं, चाहे वह कार हो, टैक्सी हो, बस हों, ट्रक हों उनको पूरी रात गैस को लेने के लिए पैट्रोल पम्प पर लाइन में लगे रहना पड़ता है। तो तात्कालिक रूप से आप ने अभी तक क्या उपाय किया है, इसकी जानकारी कृपया दे दें।

श्री राम नाईक : सभापति जी, माननीय सदस्य ने पूछा कि सी.एन.जी. के उपयोग से कितना प्रदूषण कम हुआ है। दिल्ली में इस समय पर सब मिलकर 25 लाख वाहन चलते हैं। उसमें से सी. एन.जी. पर चलने वाले केवल 50 हजार वाहन हैं, ऑनली टू परसेंट। इस टू परसेंट में भी 98 परसेंट पर उसका कितना असर होगा यह समझने की एक बात है। दिल्ली में प्रदूषण कम हुआ है पहले की तुलना में, इसका मुख्य कारण यह है कि दिल्ली में 1998 के पहले 0.25 परसेंट सल्फर युक्त

डीजल का उपयोग होता था। अब हम इसमें .05 परसेंट सल्फर के डीजल का उपयोग कर रहे हैं और इसलिएयह जो डीजल है इसी डीजल का दुनियां के सारे बड़े शहरों में इसका उपयोग होता है और इसलिए प्रदूषण कम हुआ है। तो उसका बड़ा श्रेय डीजल को और जो पैट्रोल में वन परसेंट लेड रहता था अब उसकी जगह लेड फ्री पैट्रोल भी दिया जाता है। इसलिए ईंधन में यह जो सुधार किया है मुख्यत: उसके कारण भी तथा सी.एन.जी. का भी थोड़ा योगदान तो उसमें जरूर है।

Income Tax dues from sports personalities

*582. SHRI H.K. JAVARE GOWDA: Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

(a) the details of income tax dues from sports personalities in the country for the last three years;

(b) the number of cricketers who were assessed to income tax and the amount due from them for the last three years; and

(c) the details of tax paid under open inquiry made by the income tax department as reported in Deccan Herald dated 18th April, 2002?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRYOF FINANCE (SHRI GINGEE N. RAMACHANDRAN): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Income Tax Department does not maintain separate details of Income-tax dues in respect of sports personalities.

(b) Thirty three cricketers have been assessed for income tax in the last three years. A total amount of Rs. 3.81 crores is due as tax from these cricketers, which are in different stages of process including appeal.

(c) Tax amounting to Rs. 1,39,54,779/- has been collected from three cricketers of Karnataka by taxing additional income amounting to Rs. 1,88,67,622/- for Assessment Years from 1994-95 to 2000-01. In respect of two other cricketers of Karnataka, tax demand of Rs. 68,96,145/- was raised by taxing the income amounting to Rs. 92,64,549/- for Assessment Years 1995-96 to 2000-01.

SHRI H.K. JAVARE GOWDA: Mr. Chairman, Sir,regarding the first part of my question, I would like to submit that it has not been answered. The Minister in his answer has said that the Income Tax Department does not maintain